

⑩ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Offenlegungsschrift
⑪ DE 3036517 A1

⑤ Int. Cl. 3:
B60Q1/24

⑰ Aktenzeichen: P 30 36 517.4
⑱ Anmeldetag: 27. 9. 80
⑬ Offenlegungstag: 13. 5. 82

Behördeneigentum

⑦ Anmelder:
Stanger, Horst, 7260 Calw, DE

⑧ Erfinder:
gleich Anmelder

DE 3036517 A1

④ Kraftfahrzeug mit abblendbaren Scheinwerfern

DE 3036517 A1

P a t e n t a n s p r ü c h e :

- ①. Kraftfahrzeug mit abblendbaren Scheinwerfern und mit Blinkanlage, dadurch gekennzeichnet, daß ein zusätzliches, seitlich zur Fahrbahnmitte abstrahlendes und mit dem Abblendlicht elektrisch gekoppeltes Hilfslicht (13, 13a) vorgesehen ist.
2. Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Hilfslicht (13) in die Seitenblinkanlage (14) integriert ist.
3. Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Hilfslicht (13a) auf der der Fahrbahnmitte zugewandten Seite des Kraftfahrzeuges etwa in Höhe der Türschweller angeordnet ist.
4. Kraftfahrzeug nach Patentanspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Hilfslicht (13) unterhalb der Unterkante der Fahrertür angeordnet ist.
5. Kraftfahrzeug nach einem der vorhergehenden Patentansprüche 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Hilfslicht in der Karosserie des Kraftfahrzeuges versenkt ist.
6. Kraftfahrzeug nach einem der vorhergehenden Patentansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Lichtkegel des im Seitenblinker (14) integrierten Hilfslichtes (13) gegenüber dem Blickfeld des Fahrers abgeschirmt ist.

27.09.80

8036517

DR. FRIEDRICH MAYER
DIPL.-PHYS. G. FRANK

2

Zugelassener Vertreter vor dem Europäischen Patentamt
Professional Representatives before the European Pat. Office
Mandataires agréés près l'Office européen des brevets

PATENTANWÄLTE

WESTLICHE 24
7530 PFÖRZHEIM

Horst Stanger, Unlandstraße 4, 7260 Gailw

Kraftfahrzeug mit abblendbaren Scheinwerfern

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug mit abblendbaren Scheinwerfern, sowie mit Blinkanlage.

Seit es Kraftfahrzeuge der genannten Art auf nächtlichen Straßen gibt, existiert das Problem der Blendung im Begegnungsverkehr durch entgegenkommende Fahrzeuge. Während entsprechend der einschlägigen Bestimmung der StVO im Begegnungsverkehr frühzeitig von Fern- auf Abblendlicht umzuschalten ist, vermindert sich zugleich die Sichtweite des Fahrers jedes des beteiligten Kraftfahrzeuges in der Weise, daß die Sicht in Höhe der Scheinwerfer des Begegnungsfahrzeuges endet und die eigene Fahrspur in das bekannte 'schwarze Loch' einmündet, bis der Begegnungsvorgang abgeschlossen ist und erneut das Fernlicht eingeschaltet werden kann. Bei einer Reihe im kurzen Abstand entgegenkommender Kraftfahrzeuge verlängert sich der Wechsel Hell/Dunkel entsprechend und vervielfacht die im obigen Sinn kritische Zone fehlender Ausleuchtung. Der Gesetzgeber reagierte in Erkenntnis dieses Sachverhaltes in der Weise, daß er bei Verwendung des Abblendlichtes zulässige Höchstgeschwindigkeit insoweit begrenzte, daß ein mit Abblendlicht fahrendes Kraftfahrzeug innerhalb der einzusehenden Strecke zum Halten zu bringen ist. In der Theorie bedeutet dies ein Fahren mit Abblendlicht auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr

BAD ORIGINAL

mit einem Tempo nicht über 40 kmh. Diese Tempobegrenzung soll erreichen, daß nicht oder ungenügend sichtbare Verkehrsteilnehmer (auch Gegenstände), die sich in der oben genannten kritischen Zone bewegen bzw. befinden, so rechtzeitig erkannt werden, daß ein Bremsvorgang eingeleitet und vor dem Hindernis schadenlos beendet werden kann. Dennoch bleibt eine Risikolage, die sich im Vorhandensein z.B. von Radfahrern ohne ausreichende rückwärtige Beleuchtung und insbesondere von Fußgängern, die in dunkler Kleidung und fälschlicherweise am rechten Fahrbahnrand bewegen, ergibt. Dieser Personenkreis ist in der beschriebenen Situation extrem unfallgefährdet, wozu noch die Gefahr des Begegnungsunfalls kommen kann, wenn eine reflexartige Überreaktion eines der beiden Fahrer stattfindet.

Hiervon ausgehend liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, die oben angesprochene "kritische Zone" fehlernder Ausleuchtung im Augenblick und für die Dauer des Begegnungsvorganges bis zu dessen Beendigung aufzuhellen.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß ein zusätzliches, seitlich zur Fahrbahnmitte abstrahlendes Hilfslicht vorgesehen ist.

Sofern das Kraftfahrzeug mit einem Seitenblinker ausgerüstet ist, ist es zweckmäßig, das Hilfslicht in den Seitenblinker zu integrieren.

Bei einer Lösung gemäß dem Kennzeichen des Anspruches 1 ist die Ausleuchtung eines umrissenen Streckenteiles dadurch gewährleistet, daß im Zeitpunkt der Begegnung zweier Kraftfahrzeuge jeder der beiden Fahrer mit dem Einschalten des Abblendlichtes das mit dem Abblendlicht elektrisch gekoppelte Hilfslicht einschaltet, das den Raum links vom eigenen Kraftfahrzeug, d. h. die vor dem Begegnungsfahrzeug liegende Fahrspur ausleuchtet.

27.05.60
- 3 4 -

3036517

Nachstehend wird die Erfindung an einem Ausführungsbeispiel anhand der Zeichnung erläutert.

Die einzige Figur zeigt zwei Kraftfahrzeuge im Begegnungsverkehr.

Bei dem Kraftfahrzeug I ist das Hilfslicht in den Seitenblinker 14 integriert. Bei dem Begegnungsfahrzeug II ist das Hilfslicht auf der der Fahrbahn zugewandten Seite etwa in Höhe der Türschweller angeordnet. Es liegt unterhalb der Unterkante der Fahrertür u. ist dort in der Karosserie versenkt.

Bei dem im Seitenblinker 14 des Kraftfahrzeuges I integrierten Hilfslicht 13 ist der Lichtkegel des Hilfslichtes gegenüber dem Blickfeld des Fahrers abgeschirmt.

Das Hilfslicht kann also blendfrei im linken Scheinwerfergehäuse montiert und dabei gleichzeitig in dem linken Seitenblinker integriert sein (Kraftfahrzeug I). Wichtig ist, daß das Hilfslicht den Raum im Fahrspurraum in der Verkehrsbahn des Begegnungsfahrzeuges bis zur rechten Fahrbahngrenze ausleuchtet. Durch eine entsprechende Neigung und Begrenzung des Lichtsaustritts ist eine unerwünschte Blendwirkung nach allen in Frage kommenden Seiten verhindert.

Der Erfindung liegt der Gedanke einer "Nachbarschaftshilfe" der Landstraße zugrunde, da der Einzelne nicht im eigenen, sondern im Interesse der Gemeinschaft das Hilfslicht installiert, dies jedoch in der Erwartung, daß die übrigen Verkehrsteilnehmer ebenso handeln.

3036517

270900

-5-

Nummer:

3036517

Int. Cl.³:

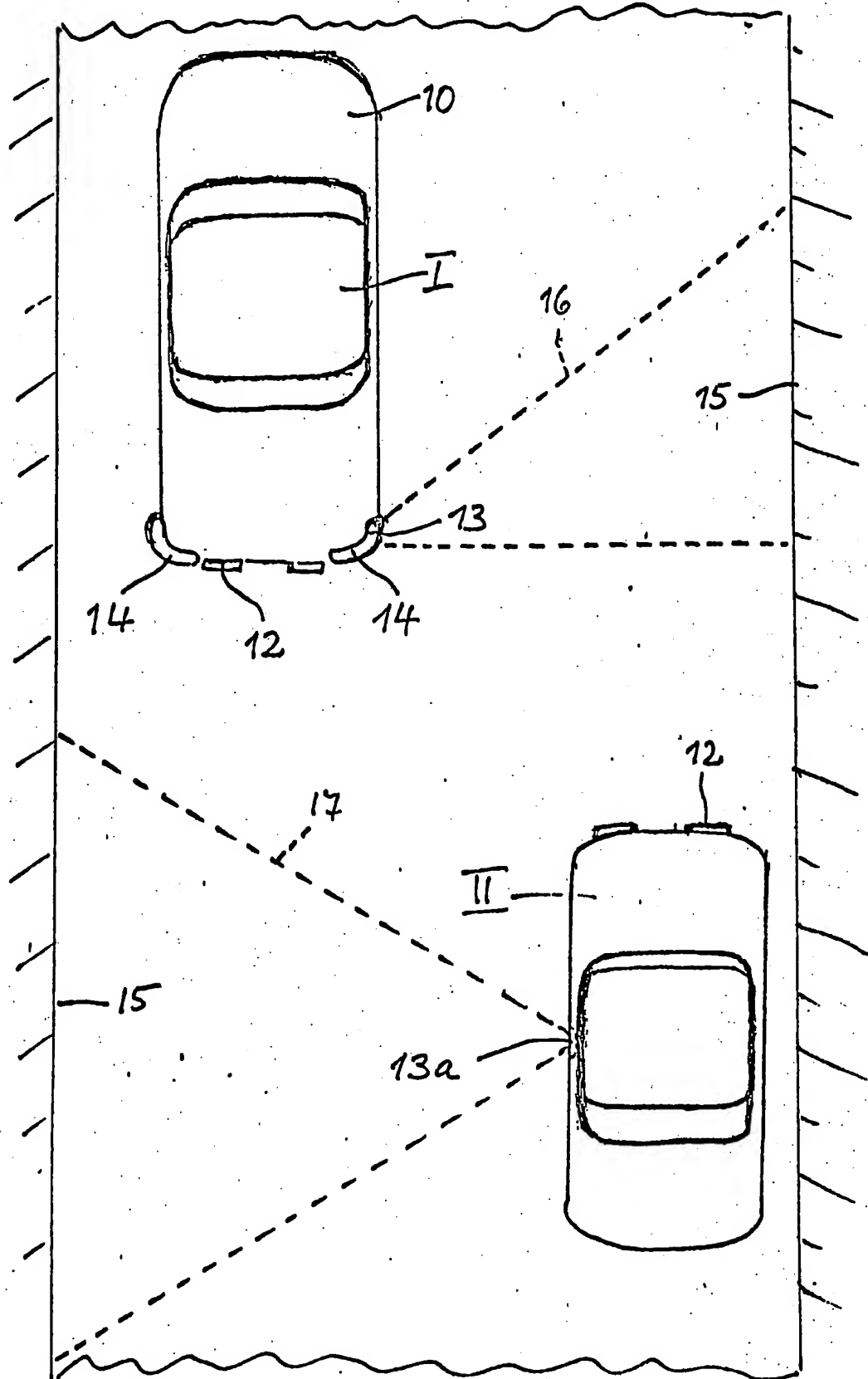
B 60 Q 1/24

Anmeldetag:

27. September 1980

Offenlegungstag:

13. Mai 1982



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☒ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☒ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.